

SOS z trati 210

PRAHA (iž) - Na besedě s pražskými železničáři, která se uskutečnila u příležitosti návštěvy ministra ve vládním salonku pražského hlavního nádraží, předal dozorcí přepravy z Prahy Branika Petr Pavlík dopis, který podepsala řada zaměstnanců z tratě 210 Praha-Čerčany-Dobříš. Z textu vyjímáme:

Vážený pane ministře,

Jménem kolektivu pracovníků ČD tratě č. 210 mi dovoluji, abych využil vaší dnešní návštěvy a upozornil vás na kritický technický stav tratě ČD č. 210 z Prahy do Čerčan (Dobříš) přes Vrané nad Vltavou. Trebaže například stav budov (nádraží jsou 100 let stará) je rovněž velmi špatný, za největší ohrožení bezpečnosti železničního provozu považujeme zchátralý technický stav železničního svršku.

Z důvodu nejasné budoucnosti železnice v dřívější době, kdy bylo uvažováno o privatizaci tratě č. 210, došlo samozřejmě k tomu, že se ČD rozhodly neprovádět obnovu a údržbu na této trati.

Tak, jako ekonomika naší země, rozvíjí se rovněž regiony v blízkosti naší tratě. Trebaže se o naši trať hovoří jako o „lokálce“, jedná se o jednu z nejfrekventovanějších tratí

pro rekreační dopravu v Praze. Vzhledem ke snížení nápravového tlaku dochází k odlivu železniční nákladní dopravy na silnice (přesto je nákladní přeprava významná především do oblasti Čisovic a Dobříše).

Na 25 km tratě č. 210 je nutné provést okamžitě celkovou opravu. Především úseky mezi žst. Praha Modřany-Praha Zbraslav-Vrané nad Vltavou jsou z technického hlediska na hranici životnosti. Tento špatný technický stav se projevil v roce 1995, kdy byla po průjezdu měřících vlaků v těchto úsecích okamžitě snížena rychlost na 20 km/h. Teprve až po tomto snížení rychlosti (zpoždění vlaků 20 minut a více) došlo ze strany vedení DDC k urychlenému řešení situace a bylo vyčleněno 400 000 Kč na nejnětější údržbu. Věřím, že vaším zájmem je předcházet kritickému stavu, zamezit tak snižování bezpečnosti a předejít zastavení provozu na této trati.

Pro naši trať není k dispozici materiál na opravu tratě. Prosím, proveďte hospodářství s vytěženým použitelným materiálem při výstavbě koridorů. Při osobní návštěvě v Praze Běchovicích jsem viděl stovky rozřezávaných kolejnic nakládných do žel. vozů. Domnívám se, že se jedná o vytěžený materiál, mnohdy 10 - 15 let starý, vzhledem k dřívějším rekonstrukcím na trati Praha-Kolín, který by mohl být použit při opravě regionálních tratí.

K této situaci dochází patrně proto, že rekonstrukce koridorů je prováděna ze státní dotace a ČD podle platných finančních předpisů nesmí přijmout do stavu vytěžený materiál. Při jeho použití k následné rekonstrukci by bylo vlastně „zneužit“ státní dotace na rekonstrukci tratí vedlejších. Prosíme, zasadte se silou svého postavení o zlepšení této situace.

Jedním z nejkritičtějších míst této tratě je železniční most přes Vltavu u Měchenic. Přes tento 100 let starý most je zavedena několik let pomalá jízda 10 km/h. Vlaky zde mají zakázáno se rozjíždět a brzdit. Kritická situace vyvrcholila v zimě 1994/1995, kdy byl snížen nápravový tlak na tomto mostě z 20 na 16 tun. Tímto opatřením byla výrazně snížena možnost nákladní přepravy, ale hrozilo i zastavení osobního provozu. Většinu osobních i nákladních vlaků zde vozi lokomotivy řady 749 (751) DKV Praha jih. Pouze díky tomu, že u těchto lokomotiv se naplní vodní nádrž pro parní vytápění a palivová nádrž je plněna na polovinu, mohou jezdit přes most. Na druhou stranu již přes dvaletí je prováděna rekonstrukce „dávelských“ tunelů. Bylo by jistě zajímavé sečíst veškeré prostředky vložené do této rekonstrukce, které nemohly být využity jinde na trati.

S kritickým stavem tratě chceme v nejbližších dnech seznámit přílehlé regiony a místní zastupitelstva a požádat je o pomoc při zachování provozu na „Posázavském pacifiku“. Věříme, že se nenaplní slova p. Šatavy v televizních novinách o tom, že stát (ČD) nebude mít zájem udržet provoz na regionálních tratích.

Děkujeme vám za pomoc při zachování bezpečného provozu na trati ČD 210.

S úctou a pozdravem
kolektiv zaměstnanců tratí 210

ŽELEZNICÁŘ 1995

AU: SOS z trati 210

Reaguji opožděně na článek „SOS z trati 210“ z Železničáře č. 45 (22. listopadu 1995). Píše se zde kromě jiného o žalostném stavu měchenického mostu, přes 100 let starého. Tuto trať občas využívám - převážně pro rekreaci - a udivuje mne, že nejčastějším dopravním prostředkem je zde souprava „zamračená“ - lokomotiva 749/751 a dva „patráky“ - Bmo. Lokomotiva 749/751 váží cca 72 tun, což je 3x více než hmotnost motorového vozu 810. Vozy 810 s přípojnými Baafx zde sice občas jezdí - ale vlaky klasické sestavy zde jsou ve zřetelné přesile. Cituji z článku:

„Jedním z nejkritičtějších míst této tratě je železniční most přes Vltavu u Měchenic. Přes tento 100 let starý most je zde zavedena několik let pomalá jízda 10 km/h. Vlaky zde mají zakázáno se rozjíždět a brzdit. Kritická situace vyvrcholila v zimě 1994/1995, kdy byl snížen nápravový tlak na tomto mostě z 20 na 16 tun (... Většinu vlaků zde vozi lokomotivy řady 749/751 DKV Praha-jih...)“

Myslím si, že je nesmysl nasazovat na trati 210 tak těžké lokomotivy, když by bylo možné použít zmiňované osmsetdesítky.

JAN VACHEK, Praha (14 let)

■ Z odboru osobní přepravy jsme dostali následující vysvětlení:

Nápad, využívat na vozbu Os vlaků Praha-Dobříš/Čerčany motorových vozů ř. 810, není v zásadě nový. Na této trati jsou vlaky převážně vedeny loko ř. 749 a vozy Bmo a motorovými vozy řad 830 a 853 s přívesnými vozy Bix. Motorové vozy ř. 810 jsou zde nasazovány pouze na některých frekvenčně slabých výkonech. Důvody nasazení těchto trakčních prostředků jsou v zásadě dva, a to:

Frekvenční - na trati je výrazná rekreační doprava zvláště v pátek odpoledne, sobotu a neděli celý den, která několikanásobně převyšuje frekvenci všedního dne. Motorové vozy zde mohou být provozovány pouze mimo dobu rekreační špičky. Počínaje pátkem odpoledne a konče nedělí večer, je tato trať vyhrazena pro soupravy vlaků vedených loko ř. 749 a vozy Bmo. Nasazení motorových vozů v těchto dnech je možné pouze ve večerních a ranních hodinách.

Vozební - Motorové vozy řady 853 jsou velmi účelně nasazovány ve všedních dnech na trati Praha-Dobříš/Čerčany a ve víkendových dnech na rekreační rychlíky Praha-Svoboda n. Ú. a Praha-Tanvald.

Z těchto popsaných důvodů není na trati Praha-Dobříš/Čerčany vhodné větší nasazení motorových vozů ř. 810, neboť tyto motorové vozy nelze nasazovat na vozbu rekreačních rychlíků.